20
1986 YEARS 2006
LodeStar
INFLATABLE INNOVATION

Page

Table des matières

1. Informations générales
   - 1.1 Introduction 3
   - 1.2 Catégorie de la conception 3
   - 1.3 Plaque de capacité 4
   - 1.4 Législation nationale 4
   - 1.5 Informations générales relatives à la sécurité 5
2. Caractéristiques, description et fonctionnalités
   - 2.1 Caractéristiques 6
   - 2.2 Modèle du bateau 6
   - 2.3 Nombre de passagers 6
   - 2.4 Charge utile 6
   - 2.5 Moteur hors-bord 6
   - 2.6 Schémas 7
3. Assemblage et désassemblage
   - 3.0 Plancher 8
   - 3.1 Les valves 8
   - 3.2 Avirons 8
   - 3.3 Sièges et banquettes 8
   - 3.4 Gonflage des boudins 9
   - 3.4.1 Ordre de gonflage des boudins 9
   - 3.4.2 Ordre de gonflage 9
   - 3.5 Installation du plancher 10
   - 3.6 Installation du pont pneumatique 10
   - 3.7 Avirons 11
   - 3.8 Installation du moteur 12
   - 3.9 Dégonflage 12
   - 3.10 Pliage du bateau 12
   - 3.11 Transport 13
   - 3.11.1 Mise hors de l'eau du bateau 13

Page

Table des matières

   - 3.11.2 Remorquage du bateau 13
   - 3.11.2.1 Remorquage d'un bateau pneumatique 13
   - 3.11.2.2 Remorquage d'un bateau pneumatique rigide 13
4. Consignes de sécurité et de fonctionnement
   - 4.0 Importantes consignes de sécurité 14
   - 4.1 Liste des vérifications préalables à l'utilisation 15
   - 4.2 Stabilité et flottabilité 15
   - 4.2.1 Emplacement des passagers et des bagages 15
   - 4.2.2 Aux avirons 15
   - 4.2.3 Au moteur 15
   - 4.3 Dangers 17
5. Entretien
   - 5.0 Entretien général 18
   - 5.1 Réparations 18
   - 5.1.1 Petites réparations 19
   - 5.1.2 Réparation d'une fuite d'air du pont pneumatique 19
   - 5.1.2.1 Fuite d'air par un trou d'aiguille 19
   - 5.1.2.2 Fuite d'air par le pont à couture latérale 19
   - 5.1.3 Fuite d'air dans un boudin due à une coupure 20
   - 5.2 Hivernage 20
6. Environnement
   - 6.1 Évacuation des polluants 21
   - 6.2 Évacuation et élimination des déchets 21
   - 6.3 Vitesses recommandées 21
   - 6.4 Bruit excessif 21
   - 6.5 Émissions d'échappement 21
7. Conditions de garantie 22

1. Informations générales

1.1 Introduction

Ce manuel a été compilé pour faciliter l'utilisation du bateau en toute sécurité et pour un agrément optimum. Il contient des détails sur le bateau, l'équipement fourni ou installé et ses systèmes, ainsi que des informations sur son fonctionnement et son entretien. Le lire attentivement et se familiariser avec le bateau avant de l'utiliser.

Si le propriétaire est un plaisancier inexpérimenté ou non familier avec ce type de bateau, il doit s'assurer d'acquérir une expérience d'utilisation et de fonctionnement du bateau avant d'en prendre les commandes pour son propre confort et sa sécurité. Le revendeur ou la fédération nationale de nautisme ou le yacht club seront ravis de recommander des écoles nautiques ou des instructeurs compétents locaux.

☝ **Ce manuel utilise les signalisations suivantes pour attirer l'attention sur des consignes de sécurité spéciales à respecter.**

⚠ avertissement

AVERTISSEMENT – indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut causer des blessures graves, voire mortelles.

⚠ danger

DANGER – indique une situation dangereuse imminente qui, si elle n'est pas évitée, causera des blessures graves, voire mortelles.

⚠ prudence

PRUDENCE – indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut causer des blessures légères à modérées ou des dommages matériels. Peut aussi être utilisé pour mettre en garde contre des pratiques dangereuses.

CONSERVER CE MANUEL DANS UN LIEU SÛR ET LE DONNER AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE LORS DE LA VENTE DU BATEAU.

1.2 Catégorie de la conception

Catégorie A – « Océan ». Un bateau conçu pour les voyages dont les conditions peuvent dépasser des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort et inclure d'importantes hauteurs de vagues de 4 m, pour des bateaux qui sont largement autonomes.

Catégorie B – « Large ». Un bateau conçu pour des voyages au large dont les conditions peuvent inclure des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort au maximum et des hauteurs de vague de 4 m au maximum.

Catégorie C – « Littoral ». Un bateau conçu pour des voyages en eaux côtières, dans de grandes baies, des estuaires, des lacs et des rivières dont les conditions peuvent inclure des vents de force 6 au maximum et des hauteurs de vague de 2 m au maximum.

Catégorie D – « Eaux abritées ». Un bateau conçu pour des voyages dans de petits lacs, rivières et canaux dont les conditions peuvent inclure des vents de force 4 au maximum et des hauteurs de vagues de 0,5 m au maximum.

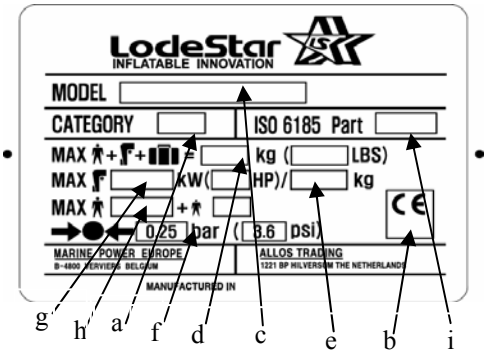
☝ Le bateau obtenu est destiné à être utilisé dans la catégorie de conception **B, C ou D,** selon le modèle utilisé, voir le tableau 2.1.

⚠ avertissement

Prendre les précautions nécessaires si ce bateau est utilisé comme annexe en haute mer.
Ne pas perdre le contact avec le bateau principal !
Toujours porter un gilet de sauvetage !

1.3 Plaque de capacité

La plaque de CAPACITÉ du constructeur est située sur la partie intérieure du tableau arrière.



a – Catégorie de conception du bateau – voir le tableau 2.1
b – Insigne de certification européenne
c – Numéro de modèle
d – Capacité de charge maximum – passagers + moteur hors-bord + réservoir de carburant et équipement
e – Poids maximum du moteur hors-bord
f – Pression des chambres à air
g – Puissance maximum du moteur hors-bord
h – Nombre maximum de passagers
i – Norme ISO 6185 parties I-III

1.4 Législation nationale

Avant de s'apprêter à naviguer avec le bateau pneumatique LodeStar, consulter la législation locale à propos de toute restriction applicable au plan d'eau particulier sur lequel la navigation est envisagée. Il est recommandé de consulter les restrictions de navigation, les limitations de vitesse, les restrictions concernant l'utilisation de moteurs hors-bord, les restrictions applicables aux émissions sonores, etc.

1.5 Informations générales relatives à la sécurité

☝ Suggestions de navigation en toute sécurité.

Afin d'apprécier les voies d'eau en sécurité, se familiariser avec tous les règlements et limites locaux et gouvernementaux relatifs à la navigation et prendre en compte les suggestions suivantes.
Utiliser des dispositifs de flottaison. Avoir un dispositif personnel de flottaison certifié d'une taille adaptée à chaque passager (conformément à la législation) et l'avoir immédiatement accessible.
Ne pas surcharger le bateau. La plupart des bateaux sont homologués et certifiés pour une capacité de charge nominale maximum (poids) (se reporter à la plaque de capacité du bateau). En cas de doute, contacter le revendeur ou le constructeur de bateaux.
Effectuer les contrôles de sécurité et l'entretien nécessaires. Suivre un programme régulier et s'assurer que toutes les réparations sont correctement effectuées.
Connaître et respecter les lois et règlements de la navigation applicables aux cours d'eau.

☝ S'assurer que tous les passagers sont assis correctement. Ne laisser personne s'asseoir sur une partie du bateau qui n'est pas prévue pour cet usage, c'est-à-dire les dossiers des sièges, les plats-bords, le tableau arrière, la proue, les ponts, les sièges de pêche surélevés et tout siège de pêche rotatif, ainsi que toute partie où une accélération inattendue, un arrêt soudain, une perte imprévue du contrôle ou un mouvement soudain du bateau pourraient causer l'éjection d'un passager par-dessus bord ou sa projection dans le bateau même.

☝ Toute consommation d'alcool ou de stupéfiants sur un bateau est interdite par la loi. L'alcool ou et les stupéfiants altèrent le jugement et réduisent de façon importante la capacité à réagir rapidement.
Former des passagers au pilotage du bateau. Montrer à au moins une autre personne à bord comment mettre en marche et faire fonctionner le moteur, et naviguer le bateau, au cas où le pilote ne serait plus en mesure de le faire ou viendrait à tomber par-dessus bord.

☝ Embarquement des passagers. Arrêter le moteur chaque fois que des passagers embarquent, débarquent ou sont à proximité de l'arrière (poupe) du bateau. Il ne suffit pas seulement de faire passer le moteur hors-bord au point mort.
Être vigilant. L'opérateur du bateau doit légalement maintenir un état de veille, visuelle et auditive, constant. Il doit disposer d'un champ de vision libre, à l'avant notamment. Les passagers, charges ou sièges de pêche ne doivent en aucune manière obstruer la vue de l'opérateur lorsque le bateau navigue à une vitesse supérieure au ralenti.

☝ Ne jamais suivre un skieur nautique, susceptible de faire une chute. À titre d'exemple, un bateau naviguant à la vitesse de 40 km/h (25 MPH) pourrait rattraper un skieur tombé à l'eau qui se trouve à 61 m (200 ft.) devant lui en 5 secondes seulement.
Surveiller les skieurs qui sont tombés. En cas d'utilisation du bateau pour le ski nautique ou une activité similaire, toujours garder le skieur tombé ou à l'eau sur le côté pilote du bateau lors du retour vers le skieur. L'opérateur doit toujours avoir le skieur tombé en vue et ne jamais faire marche arrière vers le skieur ou quiconque dans l'eau.
Signaler les accidents.

Modèle	Catégorie de conception CE	Poids emballé (cm)		Charge maximale (kg)	Puissance maximale en kW	Puissance maximale en ch	Poids max. du moteur	Nombre maximum de passagers	Nombre de chambres à air	Longueur (cm)	Largeur (cm)	Diamètre des boudins (cm)	Poids incluant rames uniquement (kg) Poids brochure
		REVÊTEMENT EXT.	PLANCHER										
Quick Roller 190	D	90*52*24	-	276	2	2,5	18	2	2+1	190	120	34	17
Quick Roller 230	D	90*55*24	-	325	3	3,5	18	3	2+1	230	137	35	22
Ultra Light 195	D	90*40*25	-	350	2	2,5	18	2	2+1+1	195	136	40	21
Ultra Light 220	D	100*70*25	-	376	3	3,5	18	3	2+1+1	220	143	40	25
Ultra Light 250	D	100*60*26	-	422	4	5	26	3	2+1+1	250	143	40	27
NSA 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
NSA 320	C	110*60*35	-	532	11	15	55	5	3+1+1	320	151	40	38
NS 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1	230	143	40	34
NS 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1	260	143	40	42
NS 290	D	100*53*25	82*60*12	474	7	10	42	4	3+1	290	143	40	50
NS 320	C	110*60*26	88*60*12	532	11	15	55	5	3+1	320	151	40	52
NS 350	C	127*68*30	102*63*12	700	19	25	75	6+1	3+1	350	181	47	71
NS 380	C	127*70*30	102*63*12	760	22	30	85	7	3+1	380	181	47	76
NS 430	C	137*70*45	113*71*14	980	22	30	85	9	4+1	430	196	50	93
NSA 3D-V 230	D	100*60*28	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 3D-V 260	D	100*70*30	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 3D-V 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
TriMAX 3D-V 320	D	110*65*35	-	532	11	15	55	5	3+2+2	320	151	40	48
TriMAX 3D-V 350	C	127*68*35	-	700	19	25	75	6+1	3+2+2	350	181	47	62
TriMAX 3D-V 380	C	127*70*35	-	760	22	30	85	7	3+2+2	380	181	47	68
TriMAX 3D-V 430	C	142*75*40	-	980	30	40	110	9	4+2+2	430	196	50	90
TriMAX ALU 320	C	110*65*35	87*60*12	532	11	15	55	5	3+1+2	320	151	40	62
TriMAX ALU 350	C	127*70*35	102*68*12	700	19	25	75	6+1	3+1+2	350	181	47	82
TriMAX ALU 380	C	127*70*40	106*68*14	760	22	30	85	7	3+1+2	380	181	47	88
TriMAX ALU 430	C	142*75*45	106*68*14	980	30	40	110	9	4+1+2	430	196	50	104
TriMAX ALU 530	C	154*75*50	135*72*17	1 350	37	50	115	12+1	5+1+2	530	229	60	154
Hypalon 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	31
Hypalon 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	34
Hypalon 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	36
RIB 260 ouvert	D	215*100*45	-	444	4	6	26	3+1	2	260	149	40	52
RIB 310 ouvert	C	240*105*45	-	528	7	10	42	5	2	310	149	40	61
RIB 330 ouvert	C	250*105*45	-	565	11	15	55	5+1	3	330	159	40	69
RIB 360 ouvert	C	300*110*58	-	700	19	25	75	6	3	360	170	46	74
RIB 430 ouvert	C	320*110*53	-	980	22	30	85	8	4	430	180	47	86
RIB 470 Console	C	-	-	750	30	40	115	7	5	470	200	49	237
RIB 520 Console	C	-	-	850	45	60	125	8	5	520	214	55	250
RIB 600 Console	C	-	-	1 000	97	130	180	10	5	600	240	55	435

2. Caractéristiques, description et fonctionnalités

2.1 Caractéristiques

Déclaration de conformité : Les bateaux modèles 190-230, Ultra Light 195-220-250, NSA 230 et NS 230 ne sont pas placés sous l'égide de la directive 94/25/CE sur les bateaux de plaisance et en conséquence ne peuvent pas être certifiés comme conformes à celle-ci. Toutefois, ces modèles sont construits pour respecter toutes les spécifications requises par la directive susmentionnée ainsi que par la norme ISO 6185.

2.2 Modèle du bateau

Ceci est un bateau pneumatique qui doit sa forme, sa résistance et sa flottabilité à son gonflage pneumatique. Le bateau est conçu pour de petits voyages dans des eaux abritées ou libres, selon la catégorie de sa conception (voir 2.1).
Le **modèle QR** désigne un bateau pneumatique avec un plancher gonflable. Léger et facile à arrimer.
Le **modèle UL** désigne un bateau pneumatique avec un plancher gonflable et une quille gonflable distincte. Léger et facile à arrimer.
Le **modèle NS** désigne un bateau pneumatique avec un plancher en bois ou en aluminium ou en nid d'abeille et une quille gonflable.
Le **modèle NSA** désigne un bateau pneumatique avec un plancher gonflable et une quille gonflable distincte ou un ensemble quille-plancher gonflable intégré (3D-V), selon les caractéristiques.
Le **modèle TriMAX** désigne un bateau pneumatique avec deux boudins supplémentaires (pour la vitesse) sous les boudins principaux et peut être doté d'un ensemble quille-plancher en aluminium ou gonflable intégré (3D-V).
Le **modèle RIB** désigne un bateau pneumatique rigide. Ces bateaux sont dotés d'une coque renforcée en fibre de verre entourée d'un boudin pneumatique.

2.3 Nombre de passagers

⚠ avertissement

Ne pas dépasser le nombre maximum de passagers recommandé. Quel que soit le nombre de passagers à bord, le poids total des passagers et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours utiliser les sièges/les espaces fournis pour s'asseoir.

2.4 Charge utile

⚠ avertissement

Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours charger le bateau avec précaution et répartir les charges de façon appropriée pour maintenir le trim de la conception (approximativement à niveau). Éviter de placer des charges lourdes en hauteur.

2.5 Moteur hors-bord

La puissance maximale du moteur de ce bateau est indiquée dans le tableau 2.1 de ce manuel.

⚠ danger

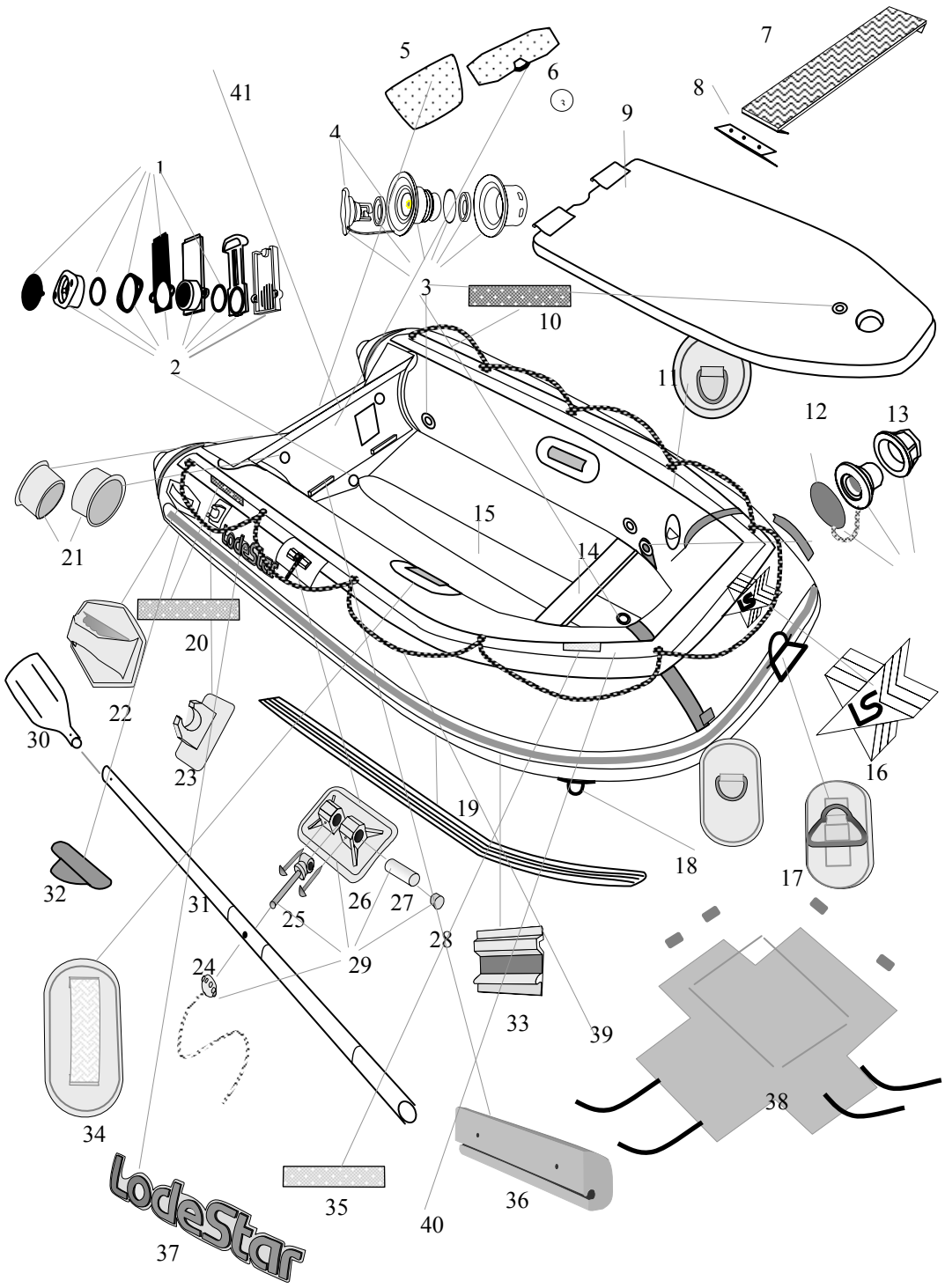
La sur-motorisation d'un bateau peut causer des blessures graves, voire mortelles, ou des avaries.

Les instructions d'installation et de fonctionnement du moteur hors-bord se trouvent sous le point 7 de ce manuel.

⚠ danger

L'utilisation du moteur à pleine vitesse peut causer une perte de contrôle du bateau.
Des accidents peuvent avoir lieu.
LodeStar ne saurait être tenu pour responsable de ces actions.

2.6 Schémas



1-2 Système de bouchon de vidange
3-4 Vannes
5 Plaque du moteur
6 Bride de moteur
7 Siège de rameur
8 Crochet du siège
9 Plancher pneumatique/pont pneumatique
10 Bande adhésive réfléchissante rouge
11 Renfort d'anneau semi-circulaire de levage
12-13 Valve de surpression/de sécurité
14 Plaque de poussée
15 Quille gonflable
16 Logo en forme d'étoile
17 Poignée semi-circulaire de halage
18 Bague de remorquage
19 Bande de frottement de la quille
20 Bande adhésive réfléchissante verte
21 Orifices de levage/ orifices antivol
22 Poignées de levage
23 Dispositif de retenue des rames
24 Bouchon de verrouillage des rames
25-29 Dame
30-31 Rame
32 Dérive
33 Bande de frottement
34 Sanglage de siège
35 Bande adhésive réfléchissante blanche
36 Rail de tableau arrière
37 Logo LodeStar
38 Sac de transport
39 Sauvegarde
40 Bande d'arc
41 Tableau arrière

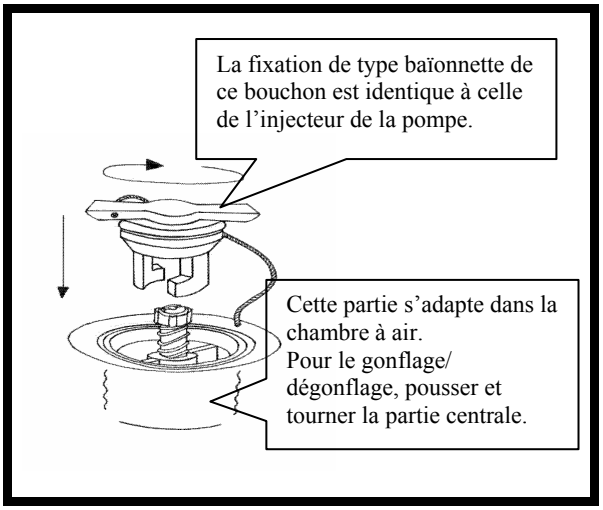
3. Assemblage et désassemblage

3.0 Plancher

Les bateaux LodeStar équipés d'un plancher gonflable ou non gonflable doivent être utilisés avec un plancher préalablement installé correctement. L'utilisation du bateau sans le plancher fourni est dangereux, inconfortable et peut endommager le bateau. Voir les points 3.5 et 3.6 pour l'installation du plancher.

3.1 Les valves

Les valves du LodeStar sont spécialement conçues pour une utilisation en toute sécurité et confortable.
Les valves ont un profil plat pour augmenter le confort à bord du bateau et pour éviter d'endommager ce dernier.


La fixation de type baïonnette de ce bouchon est identique à celle de l'injecteur de la pompe.
Cette partie s'adapte dans la chambre à air.
Pour le gonflage/ dégonflage, pousser et tourner la partie centrale.

Fonctionnement de la valve :

- Retirer le bouchon externe. La valve est fermée lorsque la vis centrale est en position retournée.
- Pour **ouvrir** la valve, placer un doigt sur le centre de la valve et enfoncer la vis centrale, tourner le doigt de 1/4 de tour dans le sens **anti-horaire** jusqu'à ce que la vis se bloque.
- Pour **fermer** la valve, pousser la vis et tourner le doigt de 1/4 de tour dans le **sens horaire** jusqu'à ce que la vis ressorte.

Connexion de la pompe :

Mettre l'embout (la partie qui doit être tournée) de la pompe dans la valve.

- Tourner vers la droite (dans le sens horaire) et commencer le pompage.
- Continuer à pomper jusqu'à ce que le niveau maximum de gonflage soit atteint (voir ci-dessus).
- S'assurer de retirer la pompe une fois que le bateau est prêt.
- S'assurer de remettre le bouchon de protection en place (pour la protection contre la saleté et les dommages).

Vérifier la valve pour s'assurer de l'absence de perte d'air dans le voisinage de la valve.
En cas de perte d'air :

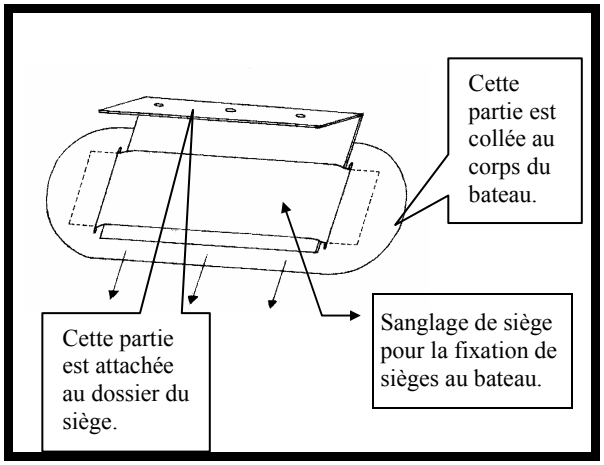
- Prendre la clé à valve du kit de réparation.
- Placer la clé à valve dans la valve et tourner la clé dans le sens horaire.
- Si la fuite d'air persiste, en informer le revendeur local et vérifier les conditions de garantie.
- Saisir le dos de la valve et tourner la tige de la valve avec la clé vers la gauche (sens anti-horaire) et retirer la tige de la valve.
- Inspecter la valve à la recherche de tout dommage.
- En cas de dommages (voir les conditions de garantie au point 8), confier la valve défectueuse au revendeur. **Le propriétaire recevra une valve neuve.**
- Réinstaller et lubrifier la tige de la valve avec de la silicone ou de l'eau savonneuse pour en faciliter l'entretien.

3.2 Avirons

Le bateau est livré avec deux rames ou pagaies.
Les rames peuvent être démontées en 4 parties pour en faciliter le transport.
Les rames doivent être utilisées dans les dames.

3.3 Sièges et banquettes

Pour augmenter le confort lors de l'utilisation du bateau, un rouleau d'assise gonflable peut être installé en option comme banquette/fauteuil.
Si le bateau est équipé d'un siège distinct et d'un sanglage de siège sur les boudins, le siège banquette peut être installé selon le schéma suivant.


Cette partie est collée au corps du bateau.
Cette partie est attachée au dossier du siège.
Sanglage de siège pour la fixation de sièges au bateau.

Le siège doit être installé avant de gonfler complètement le bateau.

3.4 Gonflage du boudin

Le gonflage et le dégonflage corrects sont essentiels pour une longue durée de vie du bateau.

Pour gonfler le bateau, le dérouler sur le sol. Retirer tout objet pointu des surfaces plates sur lesquelles le bateau sera assemblé.

- Si le bateau est déballé, vérifier qu'aucune pièce n'est manquante.
- Vérifier que les valves sont fermées. Ceci peut être accompli en mettant un doigt dans la valve, en enfonçant la petite molette grise ou rouge et en la tournant vers la droite d'un cran.
- Un petit sursaut de la molette indique qu'il est possible d'ajouter de l'air au bateau.
- (Pour laisser l'air s'échapper du bateau, tourner d'abord la molette vers la gauche !)
- Se munir de la pompe livrée. Pousser l'injecteur et l'embout de la valve puis tourner vers la droite. La pompe se serre sur la valve.
- Gonfler suffisamment le bateau pour lui donner une certaine forme.

Toutes les chambres doivent être gonflées de façon homogène pour éviter d'endommager les parois des chambres.

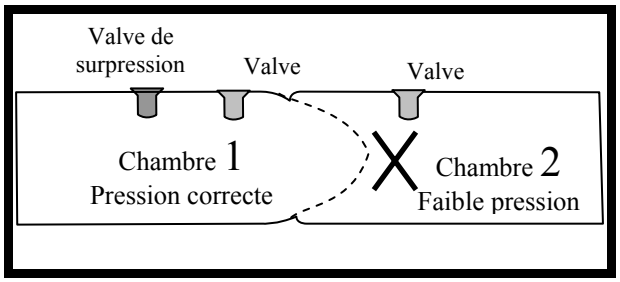
3.4.1 Ordre de gonflage des boudins :

Gonfler le bateau dans l'ordre suivant à défaut d'indication sur une étiquette près des valves :
1. Chambres avant (le cas échéant)
2. Chambres latérales
3. Chambre du plancher (le cas échéant)
4. Chambre de la quille (le cas échéant). La chambre de la quille doit toujours être gonflée en dernier.

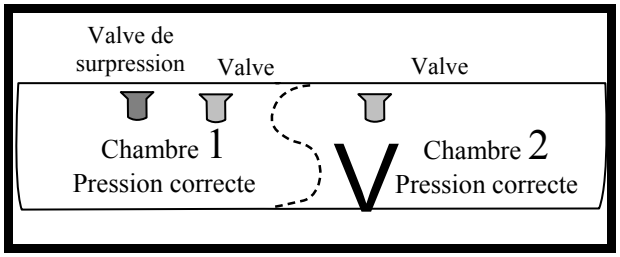
3.4.2 Ordre de gonflage

Étape **1** : Retirer le bouchon rouge de la valve de surpression. Gonfler la chambre **d'abord avec la valve de surpression**, puis
Étape **2** : La ou les chambres restantes (voir l'ordre de gonflage imprimé près des valves).
Gonfler suffisamment le bateau pour lui permettre de se déployer mis ne pas gonfler entièrement le boudin.

Étape **3** : Pomper la chambre avec la valve de surpression jusqu'à ce que de l'air commence à fuir,



puis
Étape **4** : Pomper les chambres restantes dans l'ordre correct jusqu'à ce que la valve de surpression recommence à fuir.



Si le gonflage est effectué dans l'ordre correct, la pression correcte a été appliquée au bateau et **aucune distorsion de matériau n'existe près des cloisons**.
Étape **5** : Remettre en place le bouchon rouge sur la valve de surpression.

Ne jamais dépasser ces valeurs !
Gonfler le bateau à une pression maximale de 33 kPa = 0,33 bar = 4.8 PSI et à une pression minimale de 28 kPa = 0,28 bar = 4.1 PSI
Gonfler la quille à une pression maximale de 0,4 bar
Gonfler la partie inférieure à haute pression à une pression maximum de 0,8 bar

⚠ prudence

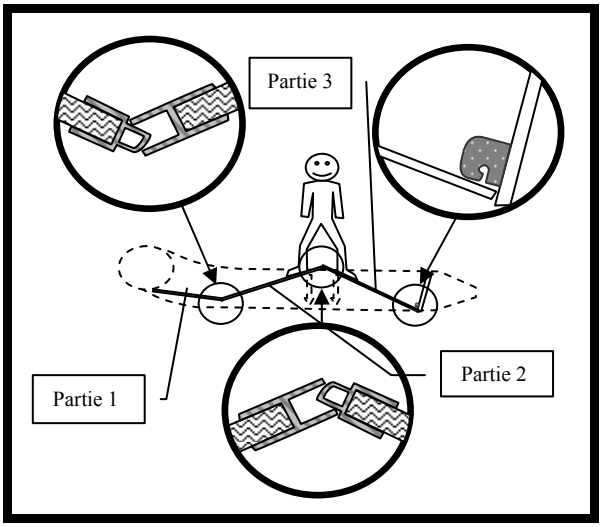
Une **surpression** peut causer un dommage structurel au bateau. Ne pas exposer le bateau à la lumière directe du soleil **lorsque le bateau n'est pas à l'eau.** Ceci peut faire chauffer l'air du bateau au point que l'expansion endommage le bateau (sauf si la valve de sécurité est correctement utilisée !).

☝ Ne pas utiliser de compresseurs mécaniques pour gonfler le bateau. La pompe fournie délivre la pression correcte au bateau.

3.5 Installation du plancher

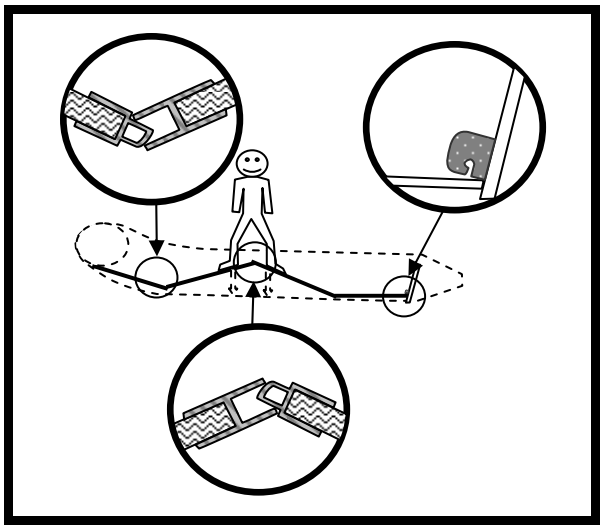
Instructions d'installation des planchers dans les LodeStar modèles NS et TriMAX Alu:

- Gonfler le bateau, y compris la section de la quille (voir la section relative au gonflage).
- Vérifier qu'aucune partie des boudins ne reste accolée l'une à l'autre.
- Ouvrir les valves de la section de la quille et dégonfler le bateau à environ 2/3.
- Placer la section avant (planche de proue 1) du plancher le plus en avant du bateau possible. S'assurer que le trou du fond est directement au-dessus de la valve de la section de la quille.
- Placer la deuxième partie dans le bateau. Aligner les deux parties du plancher.
- Installer la partie trois puis quatre et construire un « pont » avec les parties deux et trois.



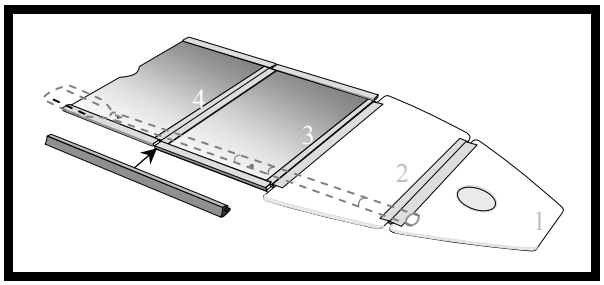
- Enfoncer les deux parties au fond du bateau.
- Gonfler la quille avec environ 5 à 10 coups de pompe. Les planchers doivent être à niveau.
- Dégonfler complètement les boudins latéraux du bateau et installer les longerons en aluminium (sauf sur le modèle NS 230).

☝ Avec plus de 3 plaques de plancher, construire un pont entre la deuxième et la troisième plaque de plancher vues du tableau arrière.
Les plaques de plancher sont numérotées depuis la proue.



Installation du longeron en aluminium

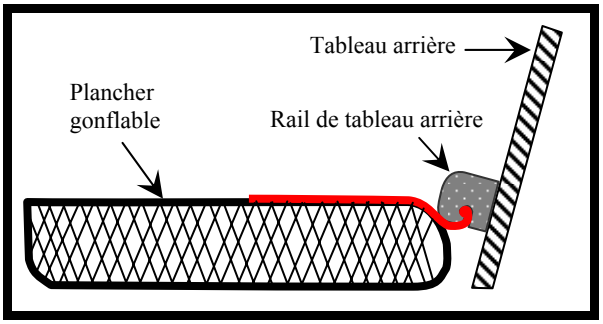
Après l'installation des plaques de plancher, placer les longerons dans les côtés du plancher.



☝ Pour faciliter l'installation des longerons, il est recommandé de placer une rame (ou une pagaie) sous le fond du bateau.
Ceci relève les plaques de plancher en PVC pour obtenir un meilleur accès afin de placer les longerons dans les côtés du plancher.

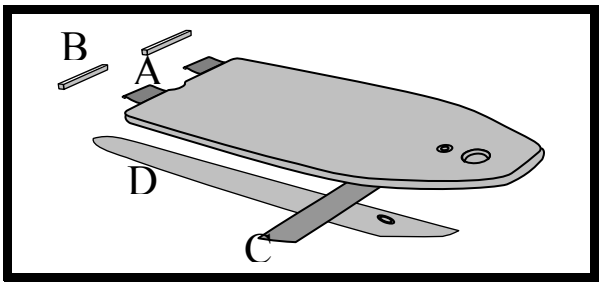
3.6 Plancher gonflable à haute pression

Le gonflage intégral du pont pneumatique place celui-ci en dessous du boudin où il demeure fermement en place. L'arrière du bateau comporte deux rails de tableau arrière fixés contre le tableau arrière. Pour fixer le plancher au niveau du tableau arrière, faire glisser les rabats fixés à l'arrière du plancher par le rail (voir ci-dessous).



Le LodeStar dispose de deux types de plaques de plancher gonflable.

Type 1 : Modèle NSA. Un plancher gonflable plat avec une quille gonflable distincte et une plaque de poussée :

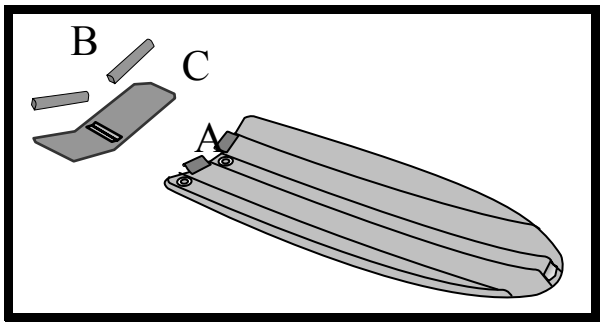


1. Placer les rabats A au niveau de la prolongation du plancher dans le rail B du tableau arrière.
2. Installer la planche de poussée C au niveau du point le plus en avant des boudins bâbord et tribord. La plaque de poussée doit être placée sous le plancher pneumatique et au-dessus de la quille D sur la partie renforcée située sur la face interne, devant les boudins.
3. Placer le plancher pneumatique D dégonflé au fond du bateau gonflé (NE PAS gonfler la quille). S'assurer que le trou est précisément au-dessus de la valve de la quille.
   - Gonfler le plancher gonflable à environ 50 % de sa capacité de gonflage.
   - Pousser les bords du plancher sous les boudins aussi loin que possible.
4. Gonfler le plancher pneumatique entre 700 et 825 mb.

Une pompe à double action LodeStar (e) est recommandée pour le gonflage du plancher pneumatique. NE PAS utiliser une source de gonflage à air comprimé si elle n'est pas équipée d'un régulateur de pression réglé sur 825 mb.

5. Gonfler la quille.
6. Fermer les valves en les recouvrant avec des bouchons et en les tournant vers la droite.

Type 2 : Modèles 3D-V. C'est un plancher gonflable avec quille et plaque de poussée intégrées :



1. Placer la plaque de poussée pliable C à l'arrière du bateau et la pousser vers le tableau arrière.
2. Placer les rabats A au niveau de la prolongation du plancher dans le rail B du tableau arrière
3. Gonfler le bateau à environ 25 % de sa capacité de gonflage.
4. Placer le plancher 3D-V gonflé à 25 % au fond du bateau.

S'assurer que la section du fond/de la quille est au milieu du bateau.

Pousser les bords du plancher sous les boudins aussi loin que possible

5. Gonfler complètement tout le bateau (voir la section 3.4 pour un gonflage correct de tout le bateau).
6. Puis gonfler complètement le plancher gonflable intégré.

3.7 Avirons

Les bateaux LodeStar sont livrés avec des pagaies ou des rames, des dames et un siège pour rameur en série.

- S'assurer que le siège est correctement installé (voir le point 3.3).
- Pour installer les rames dans les dames, placer les rames sur les broches des dames.
- Pour éviter de perdre les rames, s'assurer de placer le bouchon sur la dame.
- Si les rames ne sont pas utilisées, les placer dans les attaches sur les côtés du bateau.

☝ Les conditions météorologiques locales doivent être prisent en considération avant d'utiliser le bateau avec des rames ou un petit moteur hors-bord. La puissance du bateau peut ne pas être suffisante pour vaincre les courants des passes de marée, la haute mer, les petits canaux ou les hauts fonds.

3.8 Installation du moteur

Puissance du moteur hors-bord.

⚠ danger

La **sur-motorisation** d'un bateau peut causer des **blessures graves, voire mortelles, ou des avaries**.

L'utilisation d'un moteur hors-bord dont la puissance excède la capacité d'un bateau peut :
1) résulter en de graves problèmes de manœuvrabilité et/ou de stabilité
2) soumettre le tableau arrière à une charge excessive, altérant les caractéristiques de flottaison du bateau
3) causer la dislocation du bateau, particulièrement autour de la zone du tableau arrière.

La puissance moteur maximale à utiliser est indiquée au point 2.1 de ce manuel.

UTILISER UN INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE. Cet interrupteur arrête le moteur si, pour quelque raison que ce soit, l'opérateur quitte les commandes ; voir le point 4.

Montage du moteur :

- S'assurer de se tenir dans une position sûre et stable.
- Déverrouiller le moteur pour l'incliner et installer le moteur sur le tableau arrière.
- Le moteur doit être au milieu du tableau arrière pour un fonctionnement correct.
- Visser fermement les supports sur la poupe.

Position du moteur hors-bord

Le moteur hors-bord doit être installé de sorte qu'en position normale de fonctionnement, il soit en position verticale dans l'eau.
Ceci signifie que la « plaque de cavitation » du côté inférieur ou le moteur hors-bord est à l'horizontale dans l'eau si le bateau repose dans sa position normale.

Démarrage du moteur

- Mettre le bateau à l'eau.
- Placer le moteur en position abaissée.
- Se tenir dans une position sûre et mettre le moteur en marche.
- Éviter les très hautes vitesses lors du déplacement du bateau en marche arrière car de l'eau peut s'engouffrer dans le bateau par-dessus le tableau arrière.

Avant de mettre le bateau à l'eau : S'assurer que le bouchon est en place dans le tableau arrière.

3.9 Dégonflage

Généralités :

REMARQUE : Le bateau doit être propre et sec avant de le remiser.
Retirer tout sable et tout débris susceptibles d'adhérer au matériau.

Lors du dégonflage du bateau, ne pas le dégonfler une chambre à la fois.
Dégonfler toutes les chambres de façon uniforme.
Ceci évite d'endommager les cloisons du bateau.

Dégonflage du bateau :

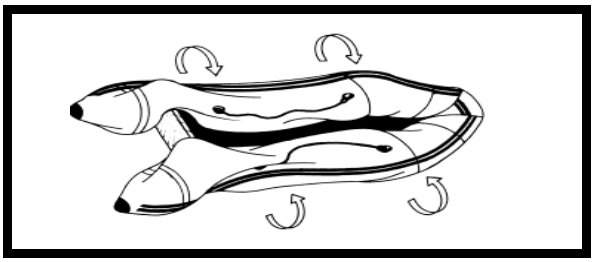
- Mettre le bateau à terre.
- Placer un doigt dans la valve et tourner vers la droite (voir le fonctionnement des valves à la section 5.2 « Les valves »).
- Relâcher un peu d'air de toutes les chambres.
- S'assurer que l'intérieur des valves demeure ouvert (pour permettre à l'air de s'échapper lors du pliage).
- Pousser de façon uniforme sur tout le bateau pour laisser s'échapper autant d'air que possible.

Si le LodeStar est dégonflé et remisé, le plancher gonflable peut être laissé installé tel quel : dissiper simplement l'air et plier le bateau.

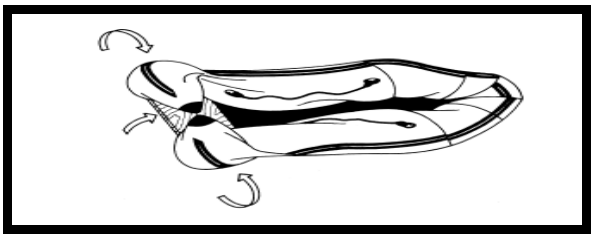
3.10 Pliage du bateau

- Mettre le bateau à terre.
- Retirer les plaques de plancher en PVC, le cas échéant.

- Plier le bateau par son milieu de sorte que tout le bateau soit aussi large que le tableau arrière.



- Ramener les cônes au niveau de l'arrière des chambres latérales vers le milieu du tableau arrière.



- Faire rouler le tableau arrière vers l'avant. Ceci facilite l'évacuation de l'air. S'assurer que toutes les valves sont ouvertes.
- Plié de cette façon, le bateau tient dans l'emballage de livraison (sac) pour le transport.

☝

Si l'utilisateur souhaite placer les rames dans le même emballage/sac que le bateau, faire attention à ce qu'elles n'endommagent pas l'emballage/le sac. Placer les parties arrondies des rames en premier.

3.11 Transport

3.11.1 Mise hors de l'eau du bateau

Vérifier que l'endroit où placer l'embarcation après l'avoir sortie de l'eau ne contient pas d'arêtes coupantes.
Utiliser si possible les poignées, et non les cordages, pour soulever l'embarcation.

3.11.2 Remorquage du bateau

☝ Si l'embarcation doit être remorquée par un autre bateau, il faut la vider entièrement. Enlever le moteur hors bord, le réservoir de carburant et l'équipement.

⚠ avertissement

- Ne jamais remorquer l'embarcation avec des personnes à bord.
- Inspecter régulièrement l'amarre de remorquage.
- Vérifier régulièrement les conditions de remorquage et surtout que le bateau ne prend pas l'eau.

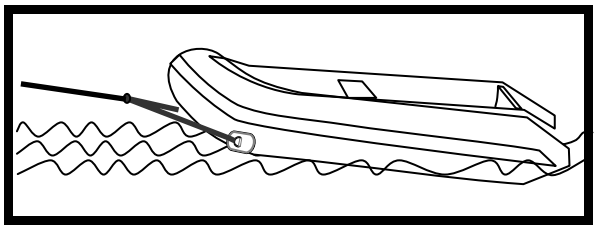
3.11.2.1 Remorquage d'un bateau pneumatique

☝

IMPORTANT : Ne pas utiliser l'anneau de proue pour le remorquage, le mouillage ou l'amarrage.

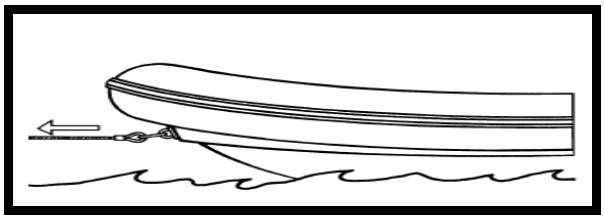
Utiliser les pointes bâbord et tribord de l'embarcation pour le remorquage.
Cette technique de remorquage assure la stabilité et la sécurité de l'embarcation derrière le bateau de remorquage et permet d'éviter d'endommager le LodeStar.

Attacher les amarres de remorquage de la façon suivante :



Attacher une aussière entre les anneaux de remorquage pour former une chape-relais. Attacher une aussière à cette chape-relais et remorquer l'embarcation à petite vitesse.

3.11.2.2 Remorquage d'un bateau pneumatique rigide



4. Consignes de sécurité et de fonctionnement

4.0 Consignes de sécurité importantes

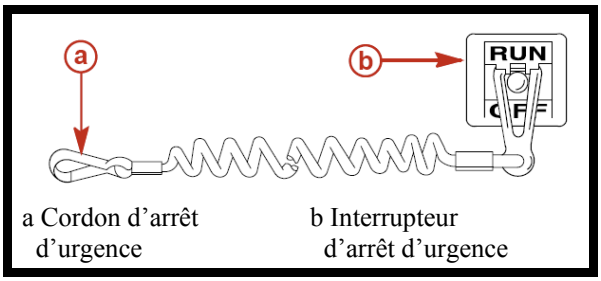
☝ Prière de lire :

Interrupteur d'arrêt d'urgence

L'interrupteur d'arrêt d'urgence arrête le moteur chaque fois que l'opérateur s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer ce dispositif (en cas d'éjection accidentelle, par exemple).

Les moteurs hors-bord à barre franche et certaines unités à commande à distance sont équipés d'un interrupteur d'arrêt d'urgence. Un interrupteur d'arrêt d'urgence peut être installé comme accessoire – habituellement sur le tableau de bord ou sur le côté adjacent au poste de pilotage.

Le cordon mesure en général entre 122 et 152 cm (4 et 5 ft.) lorsqu'il est étendu au maximum ; il comporte un élément, à l'une de ses extrémités, qui doit être inséré dans l'interrupteur, et un mousqueton, de l'autre côté, qui permet à l'opérateur de se relier au dispositif. Au repos, le cordon est enroulé sur lui-même pour éviter qu'il ne s'enchevêtre avec les objets alentour. Sa longueur étendue est telle qu'elle permet à l'opérateur de se déplacer dans une certaine zone autour du poste de pilotage sans risquer d'activer accidentellement le système. Si l'opérateur désire raccourcir le cordon, il peut l'enrouler autour de son poignet ou de sa jambe, ou y faire un nœud.



a Cordon d'arrêt d'urgence

b Interrupteur d'arrêt d'urgence

☝ L'interrupteur d'arrêt d'urgence arrête le moteur lorsque l'opérateur s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer ce dispositif. Ceci survient si le pilote tombe accidentellement par-dessus bord ou se déplace dans le bateau à une distance suffisante de son poste. Une chute par dessus bord ou une éjection accidentelle sont des risques plus fréquents sur certains types de bateaux, tels que les bateaux pneumatiques à flancs bas, les barques de pêche à fond plat, les bateaux à haute performance et les bateaux de pêche légers et au comportement sensible, contrôlés par une barre franche. La chute par-dessus bord et les éjections accidentelles sont aussi la conséquence de mauvaises pratiques d'utilisation, telles que le fait de s'asseoir sur le dossier du siège ou sur le plat-bord à des vitesses de déjaugeage, de rester debout à des vitesses de déjaugeage, de s'asseoir sur des plates-formes de bateau de pêche élevées, de naviguer à des vitesses de déjaugeage dans des eaux peu profondes ou comportant de nombreux obstacles, de relâcher le volant de direction ou la barre franche qui tire dans une direction, de boire de l'alcool ou de consommer des drogues ou d'effectuer des manœuvres risquées à haute vitesse.

L'interrupteur d'arrêt d'urgence permet d'arrêter le moteur instantanément mais le bateau continue d'avancer pendant un certain temps, suivant la vitesse et l'angle du virage amorcé au moment de l'activation du dispositif. Le bateau n'effectuera cependant pas un cercle complet. Lorsque le bateau se déplace ainsi, il peut provoquer des accidents tout aussi graves que s'il était en prise.

Il est vivement recommandé d'informer les autres passagers des principes de démarrage et de fonctionnement du moteur au cas où une situation d'urgence se présenterait (par exemple si l'opérateur est éjecté accidentellement).

⚠ avertissement

Si l'opérateur tombe par dessus bord, les risques de blessures graves, voire mortelles, causées par le passage du bateau, peuvent être très sensiblement réduits par l'arrêt immédiat du moteur. Toujours connecter correctement les deux extrémités du cordon de l'interrupteur d'arrêt d'urgence à l'interrupteur et à l'opérateur.

☝ Il est également possible que l'interrupteur soit activé accidentellement ou involontairement au cours du fonctionnement normal. Ceci pourrait exposer le bateau et ses occupants aux dangers potentiels suivants :

- Interruption soudaine du déplacement avant du bateau qui peut entraîner une projection vers l'avant des occupants, notamment de ceux qui se trouvent à la proue et qui risquent d'être éjectés par dessus bord et heurtés par l'embase ou l'hélice.
- Perte de puissance et de contrôle de la direction en cas de mer agitée, de courants forts ou de vents violents.
- Perte de contrôle lors de l'amarrage.

⚠ avertissement

Éviter les blessures graves, voire mortelles, causées par les forces de décélération résultant d'une activation accidentelle ou involontaire de l'interrupteur. L'opérateur du bateau ne doit jamais quitter son poste sans s'être d'abord déconnecté de l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

4.1 Liste de vérification avant utilisation

- Vérifier la pression de gonflage des chambres à air.
- Retirer le bouchon de l'orifice de vidange automatique du plancher.
- Retirer toute obstruction de l'orifice de vidange automatique du plancher.
- Vérifier que le moteur est bien fixé au tableau arrière.
- Connaître la capacité du réservoir de carburant et l'autonomie.
- Vérifier le bon fonctionnement du coupe-circuit d'urgence du moteur hors-bord.
- S'assurer que le bateau n'est pas surchargé. Ne pas excéder le nombre maximal de passagers ou la capacité de charge. Lire la plaque de capacité du bateau.
- Vérifier qu'il existe un dispositif individuel de flottaison homologué de taille correcte pour chaque passager et que ces dispositifs sont accessibles immédiatement.
- Vérifier que les pagaies sont dans le bateau en cas de panne du moteur.
- L'opérateur connaît les procédures de navigation et de fonctionnement en toute sécurité.
- Une bouée de secours ou un coussin de flottaison conçu pour être jeté à une personne à l'eau est embarqué.
- Disposer les passagers et la charge sur le bateau de sorte que le poids soit uniformément réparti et que chacun soit assis sur un siège adapté ou sur le plancher.
- Montrer à au moins un passager les rudiments de la mise en marche du moteur, du pilotage et de la navigation, au cas où le pilote ne serait plus en mesure de le faire ou viendrait à tomber par-dessus bord.
- Informer quelqu'un de la destination et de l'heure prévue du retour.
- Il est interdit de consommer de l'alcool ou des stupéfiants. Il est illégal d'utiliser un bateau sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants.
- Connaître les eaux et la zone de navigation, les marées, les courants, les bancs de sable, les rochers et les autres dangers.

4.2 Stabilité et flottabilité

4.2.1 Emplacement des passagers et des bagages

Pour la sûreté d'utilisation, il est recommandé que les passagers soient assis, autant que possible, près du centre du bateau. La position des passagers exerce un effet direct sur la stabilité de l'embarcation. S'asseoir sur les bords du bateau est tout à fait possible, pour autant que quelqu'un fasse de même du côté opposé.

4.2.2 Aux avirons

La position du rameur est confortable sur ce LodeStar en raison de la position des avirons. Utiliser le banc fourni pour ramer confortablement et efficacement.

4.2.3 Au moteur

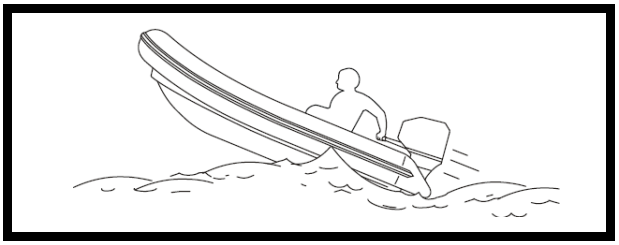
Le fond de ce LodeStar est conçu pour former un « V » (à l'exception du modèle Quickroller). Ceci améliore la navigabilité, en particulier si le bateau est doté d'un moteur hors-bord.
Le LodeStar se prête aisément à l'aquaplanage.

⚠ prudence

Si le bateau navigue à vitesse élevée ou passe en mode d'aquaplanage : éviter les changements de cap soudains et les hautes vagues, qui pourraient mettre les passagers en danger.
S'assurer que les passagers s'agrippent aux cordages de sécurité.
Pour le confort et la sécurité des passagers, réduire la vitesse dans les vagues.
Les enfants doivent être assis **À L'INTÉRIEUR** du bateau.
Toujours porter un gilet de sauvetage !

☝ Saut des vagues ou du sillage :

Le franchissement de vagues ou de sillage par les bateaux de plaisance fait partie de la navigation. Cependant, si cette activité est réalisée à une vitesse suffisante pour forcer la coque du bateau en partie ou entièrement hors de l'eau, certains risques se présentent, particulièrement au contact du bateau avec l'eau.



⚠ avertissement

Éviter les risques de blessures graves, voire mortelles, qui peuvent survenir à la suite d'une chute à l'intérieur du bateau ou par-dessus bord, lorsque ce dernier passe par-dessus une vague ou le sillage d'un autre bateau. Dans la mesure du possible, éviter les sauts de vagues ou de sillages. Prévenir tous les passagers que si le bateau venait à sauter une vague ou un sillage, ils doivent s'abaisser et se tenir aux mains courantes.

☝ Veiller avant tout à ce que le bateau ne change pas de direction au milieu d'un saut. Si c'est le cas, il risque de virer soudainement dans un sens ou dans l'autre lorsqu'il reprend contact avec l'eau. Un tel changement soudain de direction peut projeter les passagers hors de leur siège ou par-dessus bord.

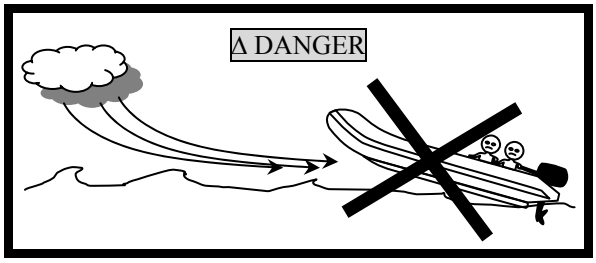
☝ Le saut de vagues ou de sillage présente un autre risque moins courant. Si la proue du bateau pique suffisamment lorsque le bateau est projeté dans l'air, elle peut s'enfoncer dans l'eau et y demeurer pendant un moment. Le bateau s'arrête alors quasiment sur le champ, risquant de projeter ses occupants vers l'avant.
Il peut aussi virer soudainement d'un côté ou de l'autre.

☝ En cas d'accélération du bateau, la proue risque d'exécuter un mouvement ascendant. Ceci peut restreindre le champ de vision du barreur temporairement. À mesure que la vitesse augmente, le bateau revient à niveau.

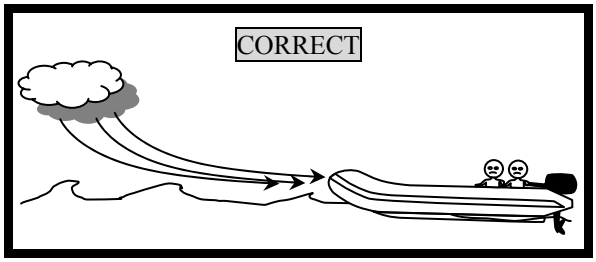
- Si la proue pointe dans une direction ascendante par vent de face, l'avant du bateau risque d'être soulevé hors de l'eau sous l'effet du vent.

☝ **UNE SEULE PERSONNE À BORD** En cas d'utilisation avec moteur et sans passager, NE PAS S'ASSEOIR sur les boudins ou sur le siège ; le poids du pilote doit s'exercer sur l'avant et sur le centre du bateau autant que possible.

☝ Éviter qu'un poids élevé ne s'applique à proximité du tableau arrière.
Éviter les ACCÉLÉRATIONS RAPIDES qui pourraient provoquer un basculement du bateau en arrière.



☝ Le vent et les vagues peuvent être très dangereux pour un bateau pneumatique. Le bateau peut facilement se retourner si la charge n'est pas répartie vers la proue et si le bateau fait face au vent et à la houle. Les modèles TriMAX en particulier doivent être pilotés avec précaution par vent debout et contre les vagues.



☝ Une bonne répartition du poids et de la charge assure un rétablissement de la proue sans danger.

☝ La plaque anti-cavitation du moteur doit être située à environ 20 mm au-dessous de l'extrémité inférieure du tableau arrière.

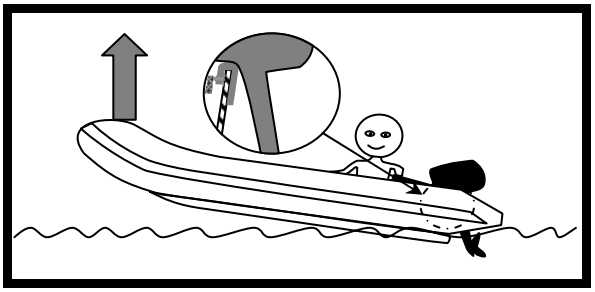
- Si le moteur hors-bord est monté trop haut sur le tableau arrière, il se produira beaucoup de cavitation (bulles d'air et patinage de l'hélice).
- Le montage trop bas du moteur hors-bord sur le tableau arrière provoque une trainée excessive et la projection d'eau dans le bateau.

Dans les deux cas, il en résulte une perte de vitesse. C'est pourquoi il convient de déterminer la position « idéale » avant de boulonner le moteur sur le tableau arrière (consulter le fournisseur du moteur).

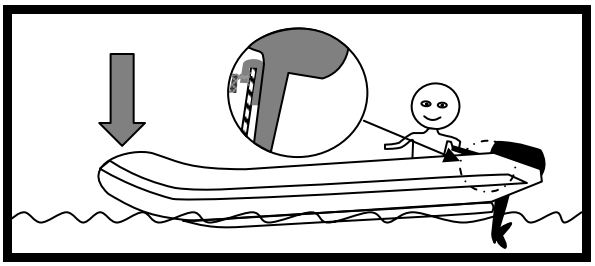
☝ Il est conseillé de maintenir l'ASSIETTE du bateau à toutes vitesses. Éviter que la proue ne pointe vers le HAUT, ou vers le BAS vers l'eau.

- Utiliser le poids des passagers pour maintenir l'assiette du bateau.
- Régler l'angle d'inclinaison du moteur (voir ci-dessous).

☝ **NE PAS OUBLIER :**



- Un moteur hors-bord incliné trop loin du tableau arrière propulsera le bateau avec la proue relevée, ce qui est à la fois très dangereux et inefficace.



- Un moteur hors-bord incliné trop près du tableau arrière enfoncera la proue trop profondément dans l'eau, ce qui entraîne une perte de vitesse et/ou une cavitation.

☝ 1. Vérifier occasionnellement le serrage des vis de fixation du moteur. Le desserrage des vis de fixation peut provoquer un fonctionnement irrégulier du moteur, voire même la perte du moteur par dessus bord.
2. Lire attentivement le manuel d'utilisation du moteur avant tout usage.
3. Contrôler régulièrement les charges embarquées pour éviter l'usure par frottement ou la perforation du revêtement des boudins.

☝ **Changement de cap**

Réduire la vitesse du bateau avant de prendre un virage serré. Sinon, le bateau gîtera considérablement vers son centre de rotation.

4.3 Dangers

☝ **Dangers marins**

1. Éviter ou s'approcher avec précaution d'épaves, récifs, rivages rocheux et bas fonds.
2. Avant de naviguer dans des zones peu familières, obtenir des renseignements sur les risques que présentent les eaux locales.
3. PRENDRE GARDE AUX VENTS DE TERRE ET AUX COURANTS.

☝ **Défaillance des chambres à air**

Ce modèle LodeStar est doté de plusieurs chambres à air. C'est pourquoi, même si une chambre à air fuit par suite d'une perforation, le bateau conservera au moins 50 % de sa flottabilité. Déplacer le poids vers le côté opposé. Fixer la fuite d'air du boudin de la façon appropriée (par ficelage ou par blocage) et rejoindre immédiatement la terre ou le bateau-mère, au plus proche.
Prendre garde toutefois aux bass fonds ou aux récifs car ils peuvent égratigner ou endommager davantage le bateau.

☝ **Échouage**

Il est recommandé de ne PAS échouer le bateau au moteur, NI de le traîner sur des pierres, du sable, du gravier ou la chaussée, ce qui pourrait endommager le revêtement du bateau.

☝ **Daviers**

Si le bateau est suspendu à des daviers, enlever le bouchon de vidange pour qu'aucune eau ne s'accumule dans le bateau.

☝ **Bouchon de vidange (modèles pneumatiques rigides)**

Les bateaux pneumatiques rigides sont équipés de bouchons de vidange de cale/cavité. Installer les deux bouchons avant d'utiliser le bateau. Enlever le bouchon de cale périodiquement pour éliminer l'eau de condensation dans la coque interne. Enlever le bouchon de vidange du pont lorsque le bateau avance au moteur ou lorsque le bateau est suspendu hors de l'eau à des daviers ou remisé sur des râteliers exposés à la pluie et à l'eau.

☝ **Lumière solaire**

Éviter d'exposer le bateau à la lumière solaire pendant une longue période. Le changement de pression pneumatique à l'intérieur des boudins pourrait endommager le bateau.
Une lumière solaire extrême (rayons ultra-violets) pendant une période prolongée risque d'accélérer le vieillissement des matériaux.
Recouvrir le bateau pour le protéger contre la lumière solaire directe s'il est remisé hors de l'eau pendant une période prolongée.

☝ **Tabac**

Éviter de fumer, particulièrement lors du remplissage du réservoir de carburant du bateau.

☝ Les réservoirs portables doivent être placés sur des supports amortisseurs et fixés fermement au bateau au moyen d'une sangle afin d'éviter les chocs et leur rupture pendant la navigation.
- Lors d'un ravitaillement en carburant, observer les recommandations ci-dessous :
- Si possible, retirer les réservoirs portables du bateau avant de procéder à leur remplissage.
- Remplir les réservoirs à l'air libre, à distance de toute source de chaleur, étincelles ou flammes.
- Ne pas remplir les réservoirs à ras bord. Le volume de carburant augmente à mesure que la température s'élève, ce qui risque de provoquer un débordement, voire une rupture du réservoir.

☝ **Utilisation en haute altitude**

La pression de gonflage totale normale est de 330 mbars. Si le bateau est gonflé au niveau de la mer (basse altitude) et transporté en haute altitude (pour être utilisé sur un lac de montagne), la pression doit être réduite en haute altitude pour éviter le surgonflage.

☝ **Baignade**

⚠ danger

Arrêter l'hélice du moteur hors-bord lorsque des nageurs se trouvent à proximité du bateau. L'hélice peut être extrêmement dangereuse pour quiconque ou quoi que ce soit dans l'eau.

Arrêter immédiatement le moteur si des nageurs se trouvent à proximité du bateau.

5. Entretien

5.0 Entretien général

Agents nettoyants.
Utiliser les produits de nettoyage avec parcimonie et ne pas les déverser dans les voies navigables. Ne jamais mélanger les agents nettoyants et ventiler correctement s'ils sont utilisés dans un lieu clos. NE PAS utiliser de détergents puissants, de solvants ou de produits contenant des phosphates, du chlore, des solvants, des produits non biodégradables ou des dérivés du pétrole. Les nettoyants à base de citron sont recommandés dans le cadre d'opérations de nettoyage en milieu maritime et ne sont nuisibles ni à l'environnement ni à l'utilisateur. La meilleure façon de nettoyer le LodeStar est d'utiliser de l'eau propre et du savon ordinaire.

Peintures.
Si le bateau est conservé dans des eaux où les salissures sont légion, l'utilisation de peinture anti-salissures peut contribuer à en ralentir le développement. Il est important de connaître les réglementations en vigueur car certaines peintures sont parfois interdites. Se renseigner auprès des autorités portuaires les plus proches.

☝

IMPORTANT : NE JAMAIS UTILISER de cires et nettoyants contenant de l'alcool ou des hydrocarbures sur le revêtement du bateau. Ces produits dessécheraient prématurément ou endommageraient le revêtement du bateau.

5.1 Réparations

⚠ avertissement

Éviter les risques de blessures graves, voire mortelles, que peuvent causer un incendie, une explosion ou un empoisonnement. Les colles et solvants utilisés pour la réparation des bateaux pneumatiques sont toxiques et très inflammables. À titre préventif, toujours travailler en plein air ou dans un endroit bien ventilé, à l'écart de flammes nues, d'étincelles ou d'appareils équipés de veilleuses. L'inhalation des vapeurs ou tout contact cutané peut nuire à la santé. Éviter d'inhaler les vapeurs et tout contact avec la peau et les yeux en portant un respirateur avec filtre au charbon ainsi que des vêtements de protection sur toutes les parties exposées du corps.

5.1.1 Petites réparations

En cas de dommage au LodeStar, il est vivement conseillé de le faire réparer par le revendeur LodeStar.
S'il s'agit d'une petite perforation, utiliser le kit de réparation.
Si la perforation est plus large ou si l'emplâtre recouvre une couture, confier la réparation à un technicien qualifié d'un atelier de réparation de bateaux pneumatiques. Contacter le revendeur LodeStar local pour l'atelier de réparation de pneumatiques le plus proche.
Pour un collage optimal, l'humidité relative doit être inférieure à 60 %, la température de l'air ambiant doit s'inscrire entre 18 °C et 25 °C (65 °F et 77 °F) et la perforation ne doit pas être exposée à la lumière solaire directe.

En général, procéder de la façon suivante :

- Découper un emplâtre d'une taille suffisante afin qu'il chevauche la surface endommagée de 30 mm de tous les côtés.
- Centrer l'emplâtre surdimensionné sur la surface endommagée et tracer au crayon les contours de l'emplâtre.
- Si le matériau du bateau est en **Hypalon**, poncer / frotter au papier de verre la surface endommagée ainsi que la surface de contact de l'emplâtre.
- (Ponçage : le but est d'enlever les taches de la surface autour de la fuite d'air et de l'emplâtre en abrasant la surface uniformément au papier de verre, sans toutefois exposer le fil du matériau.)
- Nettoyer le pourtour de la perforation ainsi que l'emplâtre au solvant.
- Appliquer deux couches minces d'adhésif à l'aide d'une brosse en soies courtes, d'un mouvement circulaire, sur la surface de réparation du bateau et sur la surface d'application de l'emplâtre. Attendre que la première couche sèche complètement (environ 15 minutes) avant d'appliquer la deuxième couche. Laisser sécher la deuxième couche jusqu'à un état poisseux puis appliquer l'emplâtre sur la surface endommagée préparée et appuyer fermement. À l'aide d'un objet lisse (le dos d'une cuillère, par exemple), éliminer les bulles d'air qui auraient pu être emprisonnées sous l'emplâtre en procédant du centre de l'emplâtre vers la périphérie.
- Attendre 24 heures avant de gonfler le bateau de nouveau.

5.1.2 Comment réparer une fuite sur le pont pneumatique

Articles à préparer : eau savonneuse, brosse, épingle et alène (toutes deux émoussées), feuille de PVC (0,45 mm ou 0,7 mm d'épaisseur), colle, agent nettoyant MEK, chiffon en coton.

5.1.2.1 Fuite d'air par trou d'épingle

Brosser la zone suspecte à l'eau savonneuse pour dépister le ou les trous d'épingle d'où s'échappent des bulles. Dégonfler le pont pneumatique de 30 à 40 % avant de procéder aux réparations.

1.a. **Fuite mineure** – Enduire la tête d'une épingle ou d'une alène dans de la colle, piquer le trou d'épingle trois ou quatre fois pour le remplir de colle poisseuse et laisser sécher pendant 15 minutes. Dégonfler le pont pneumatique.

1.b. **Fuite(s) importante(s)** – Tailler un emplâtre rond dans une feuille de PVC d'un diamètre suffisant pour recouvrir le trou.

1.c. Nettoyer la surface d'application de l'emplâtre ainsi que la zone de fuite puis appliquer de la colle uniformément à la brosse sur les deux surfaces (1ère couche de colle). Attendre 15 -20 minutes.

1.d. Appliquer de la colle une nouvelle fois sur les deux surfaces et attendre 15-20 minutes supplémentaires (2ème couche de colle).

Appliquer l'emplâtre enduit de colle sur la fuite du pont pneumatique et presser délicatement. Exercer ensuite une pression élevée à l'aide d'un rouleau ou frotter avec le bord émoussé d'un objet métallique jusqu'à complète adhésion de l'emplâtre.

1.e. Laisser sécher le pont pneumatique pendant au moins 24 heures à 80 % de la pression de gonflage recommandée.

5.1.2.2 Fuite d'air par la couture latérale d'un pont pneumatique

2.a. Brosser à l'eau savonneuse le long de la couture pour dépister la fuite. Tremper la pointe émoussée d'une alène dans la colle et piquer la fuite avec l'alène, en élargissant le trou. Dégonfler totalement le pont pneumatique.

2.b. Nettoyer le trou (B) à l'aide d'une tige en coton trempée dans un produit nettoyant MEK ou du toluène et appliquer de la colle à l'intérieur de la fente.

2.c. Après 15-20 minutes, appliquer de nouveau de la colle dans le trou et attendre ensuite 24 heures.

2.d. Si la fuite est trop petite pour effectuer la procédure 2a ou si une alène à pointe émoussée n'est pas disponible, découper un emplâtre rectangulaire de taille appropriée et l'appliquer sur la fuite, en suivant les procédures 1.c. et 1.d.

5.1.3 Fuite d'air dans un boudin due à une coupure

A. Fuite d'air causée par une entaille en biais (en « L »)

- Vérifier si la dimension de l'entaille est suffisante pour y passer une petite brosse. Si l'entaille ne permet pas d'y passer les doigts, l'élargir au couteau suffisamment pour effectuer la réparation. Tailler un emplâtre dans une feuille de PVC de 0,45 mm d'épaisseur d'une taille suffisante pour recouvrir complètement l'entaille.

3.a. Nettoyer au M.E.K. l'une des faces de l'emplâtre ainsi que la surface à réparer. Appliquer ensuite de la colle sur les deux surfaces ainsi nettoyées.

3.b. Attendre 15-20 minutes et vérifier que la 1ère couche de colle est sèche. Appliquer une 2ème couche de colle aux mêmes endroits et laisser sécher 15-20 minutes supplémentaires.

3.c. Insérer l'emplâtre et le positionner correctement au-dessous de l'entaille. Presser délicatement la lèvre supérieure du revêtement, et une fois la superposition réalisée, presser énergiquement à l'aide d'un outil approprié.

3.d. Gonfler la chambre à air à 70-80 % de la pression recommandée et badigeonner la zone de réparation à l'eau savonneuse pour y détecter une fuite d'air éventuelle.

3.e. Si aucune bulle d'air n'est détectée, laisser sécher l'eau savonneuse. Il s'agit maintenant de poser un emplâtre sur la face extérieure de l'entaille.
Tailler un emplâtre de même taille dans une feuille de PVC de 0,9 mm d'épaisseur (contenue dans le kit de réparation) et effectuer les mêmes procédures décrites aux étapes 1.c. et 1.d.

⚠ prudence

Laisser sécher la chambre à air pendant au moins 24 heures à 80 % de la pression de gonflage recommandée après avoir effectué la réparation. Un gonflage maximum ou une utilisation prématurée du bateau risquent d'entraîner une adhésion médiocre de l'emplâtre.

B. Fuite d'air due à une entaille droite ou un petit trou

- Vérifier que la taille de la coupure est suffisante pour y passer une petite brosse. Si l'entaille ne permet pas d'y passer les doigts, l'élargir au couteau suffisamment pour effectuer la réparation. Tailler ensuite un ruban dans une feuille de PVC de 0,45 mm d'épaisseur d'une longueur légèrement supérieure à celle de l'entaille et d'une largeur d'environ 20-30 mm, afin de pouvoir recouvrir entièrement l'entaille.
- Suivre les mêmes procédures telles que décrites aux étapes 3.a. à 3.e. Gonfler le boudin à moins de 80 % de la pression recommandée et conserver dans un endroit sec pendant 24 heures.

En cas de problème, consulter le revendeur local.

5.2 Hivernage

☝

IMPORTANT : Pour éviter la décoloration de la coque ou des boudins sous l'action des plantes marines ou de la pollution marine, NE PAS garder le bateau à l'eau pendant des périodes prolongées.

1. Après usage, laver le bateau et ses composants à l'eau savonneuse et rincer à l'eau propre. Laisser sécher toutes les pièces avant rangement dans le sac de transport, afin d'éviter la moisissure.
2. Inspecter les pièces en bois pour tout signe de dommage ou de détérioration du fini. Refinir les rayures ou abrasions avec du vernis marin.
3. Pour préserver l'aspect du bateau, le remiser dans un endroit sec et frais et éviter une exposition directe excessive à la lumière solaire.
4. Une bâche est disponible en option pour recouvrir et protéger le bateau pendant le remisage.

5. Ne pas garder le bateau dans le sac de transport pendant une longue période.
Le bateau est plié d'une façon trop serrée dans le sac, ce qui crée des plis excessifs dans le matériau. Rouler ou plier le bateau de façon lâche et le remiser dans un endroit sec.

Ne pas placer des objets lourds sur le bateau pendant le remisage pour éviter tout dommage.

6. Environnement

6.1 Évacuation des polluants

Ne pas évacuer de polluants dans l'eau environnante. Le plaisir de la navigation est fonction d'un environnement propre. Ne pas polluer!

6.2 Évacuation et élimination des déchets

Les déchets sont constitués de toutes les formes d'ordures, produits en plastique, recyclables, alimentaires, bois, détergents, égouts voire des débris de poisson dans certaines zones navigables : en somme, presque tout. Nous recommandons aux plaisanciers de ramener tout ce qu'ils emportent de sorte à l'éliminer correctement une fois à terre.
Si le bateau est équipé d'un dispositif sanitaire marin (cabinet de toilette marin), utiliser un système de vidange homologué.
Le rejet des eaux usées par-dessus bord ou par évacuation de déchets au moyen d'un système d'élimination est interdit dans de nombreuses zones.

6.3 Vitesses recommandées

Prendre garde aux vitesses élevées qui peuvent :

- être dangereuses pour soi-même ou quiconque ou quoi que ce soit dans l'eau devant soi ;
- causer des vagues importantes derrière le bateau qui détériorent le rivage ;
- causer une pollution sonore élevée et gâcher le plaisir d'autres plaisanciers.

6.4 Bruit excessif

- Par bruit, il est fait référence au bruit du moteur ou même à des cris. De nombreuses juridictions compétentes ont adopté des valeurs limites d'émission acoustique sur des voies navigables. Ne pas utiliser de système d'échappement intégré au tableau arrière avant de s'être suffisamment éloigné du rivage. La musique et les conversations animées peuvent s'entendre à des distances considérables sur l'eau, en particulier durant la nuit.

6.5 Émissions d'échappement

Les émissions d'échappement (hydrocarbures) excessives polluent l'eau et l'air. Entretenir correctement le moteur et maintenir la coque propre pour obtenir des performances optimales. Consulter le revendeur et le manuel d'utilisation du moteur pour obtenir des informations supplémentaires.

7. Garantie

GARANTIE LIMITÉE

(Europe, Afrique, Moyen-Orient, CEI uniquement)

I. Nous garantissons que chaque bateau pneumatique LodeStar neuf, ainsi que les accessoires solidaires, (ci-après « Produit ») est exempt de vice de vice de fabrication ou de matériau, sous réserve que la vente au détail dudit Produit s'est effectuée dans un pays où nous en avons autorisé la distribution.

II. La présente garantie n'entre en vigueur qu'à la réception d'une carte d'enregistrement dûment remplie ou de la confirmation d'un enregistrement électronique, identifiant le produit ainsi enregistré par son numéro de série. Les conditions de la garantie sont les suivantes :

A. Le matériau de la coque est garanti cinq ans contre les fissures, la porosité et le pourrissement.

B. La coque en fibre de verre est garantie deux ans.

C. Les coutures de la coque sont couvertes contre le décollement pour une période de garantie limitée de cinq ans.

REMARQUE : Les coutures sont considérées comme décollées lorsque le revêtement extérieur se sépare du support du matériau ou que la couture perd de sa résistance structurelle. Si un décollement ne se produit que sur une seule couture et non pas sur toutes les coutures, la couture défaillante sera réparée au titre de la garantie.

D. Toutes les autres pièces du bateau, y compris notamment : serrure, poignées de levage, gonfleur à pied, porte-tableau arrière de sac, tableau arrière, anneaux semi-circulaires, élingues, raccord en H, éléments de plancher, sont garantis deux ans.

III. Dans la mesure où la présente garantie ne s'applique qu'aux vices de matériau et de fabrication, elle ne s'applique pas à l'usure normale ou aux dommages causés par les actions suivantes :

A. Négligence, manque de maintenance, accident, utilisation anormale, installation ou entretien inappropriés ;

B. Utilisation d'un accessoire ou d'une pièce non fabriqués par nous ;

C. Participation ou entraînement à des courses ou autres activités de compétition ;

D. Altération ou retrait de pièces.

IV. La présente garantie ne couvre pas les frais fortuits ou indirects engendrés par les actions suivantes : halage, mise à l'eau, remorquage et remisage, appels téléphoniques, location de tout genre, nuisance ou pertes de temps ou de revenus, ou tout autre dommage consécutif.

V. Le client doit assurer un accès raisonnable au produit au titre de la garantie en apportant le produit pour inspection à un revendeur Marine Power habilité à réparer le produit de l'acheteur. Si un acheteur ne peut pas apporter le produit à un tel revendeur agréé, il peut en aviser la société par écrit. Nous nous chargerons ensuite de faire effectuer l'inspection et la réparation, sous réserve que celle-ci est couverte par la présente garantie. L'acheteur devra s'acquitter de tous les frais de transport et/ou de tous autres frais liés à cette réparation. Tout produit ou toute pièce envoyé par l'acheteur afin d'être inspecté ou réparé, doit être expédié port payé. La garantie la carte d'enregistrement est la seule preuve d'enregistrement valide et doit être présentée avant toute réparation au titre de la garantie. Les réclamations au titre de la garantie ne seront pas acceptées sans présentation de ladite Carte d'enregistrement de la garantie.

VI. Notre obligation aux termes de la présente garantie se limite à la réparation des pièces défectueuses ou, à notre gré, au remboursement du prix d'achat, ou encore au remplacement de ces pièces par des neuves, selon le besoin, de manière à corriger toute défaillance résultant de défauts de matériaux ou de vices de fabrication couverts par la présente garantie. Nous nous réservons le droit d'améliorer la conception de tout Produit sans assumer l'obligation de modifier les produits fabriqués antérieurement.

VII. Cette garantie confère des droits spécifiques à l'acheteur, mais celui-ci peut jouir d'autres droits qui varient d'un pays à l'autre.